Der Selbsteintritt des Spediteurs.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte

vorgelegt der

Hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten

Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

von

Erich Möller

Referendar aus Berlin-Schöneberg.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Referent: Prof. Dr. jur. von Gierke.

Auszug.

1923.

I. Die Einleitung der Abhandlung beschäftigt sich nach dem Hinweis der Notwendigkeit der Ausbildung eines besonderen Speditionsgewerbes, mit der geschichtlichen Entwicklung des Speditionsgeschäftes. Wenn auch der Zeitpunkt des Entstehens als besonderer Geschäftszweig nicht mehr nachweisbar ist, so steht doch fest, daß es sich aus einem Akt der Gefälligkeit der Geschäftsfreunde heraus entwickelt hat, und eine Förderung insbesondere erfahren hat durch das einzelnen Städten verliehene Stapel- und Umschlagsrecht.

Im weiteren Verfolg der Einleitung wird unter Hervorhebung der einzelnen Bestandteile des Begriffs der Spedition das Speditionsgeschäft schlechthin gezeichnet, als die Urform, von der der Selbsteintritt nur eine Abart ist.

II. Im folgenden Abschnitt (§ 2) wird das Verhältnis des Kommissions- zum Speditionsgeschäft einer Untersuchung unterzogen und entgegen den Ansichten, die auch heute noch in Anlehnung an das alte Recht eine Unterordnung des Speditions- unter das Kommissionsgeschäft annehmen, festgestellt, daß das Speditionsgeschäft heute eine eigenartige selbstständige handelsrechtliche Geschäftsart neben dem Kommissionsgeschäft ist, wenngleich auch eine enge verwandtschaftliche Beziehung zwischen beiden Rechtsinstituten bestehen geblieben ist. Was die Frage nach der rechtlichen Natur des Speditionsauftrages anlangt, so wird im Streit der Meinungen, ob Dienst- oder Werkvertrag vorliegt, dahin Stellung genommen, daß die Entscheidung der Frage nach dem vorliegenden Einzelfall bei verständiger Auslegung der Parteivereinbarung zu treffen ist. In der Mehrzahl der Fälle wird jedoch ein Werkvertrag anzunehmen sein, da Gegenstand der vertraglichen Pflichten des Spediteurs die Herbeiführung eines Erfolges, nämlich des Abschlusses von Frachtverträgen mit Frachtführern ist.

III. Der dritte Abschnitt (§ 3) ist dem Begriff des Selbsteintritts gewidmet. Während die auf Grund des Abschlusses des Speditionsauftrages übernommene Pflicht des Spediteurs darin besteht, Güterversendungen zu besorgen, also die erforderlichen Frachtverträge mit Frachtführern in eigenem Namen für Rechnung des Versenders abzuschließen, steht es regelmäßig in dem freien Ermessen des Spediteurs,

ob er diese normale Ausführung des Speditionsvertrages wählen will, oder ob er die Ausführung des Transportes als Selbstbeförderer übernimmt, d. h. selbst eintritt. Die gesetzliche Handhabe hierzu bietet ihm der § 412 H. G. B. Die bei regulärer Ausführung der Spedition sonst in der Person des Drittcontrahenten entstandenen Rechte und Pflichten entstehen dadurch ebenfalls in der Person des Spediteurs. „Er hat zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers".

Nicht notwendig ist es, daß der selbsteintretende Spediteur die Beförderung mit eigenen, ihm zu Eigentum zustehenden Beförderungsmitteln ausführt oder durch seine Angestellten bewirken läßt. Wesentlich ist nur, daß er diese Verträge mit dritten Personen im eigenen Namen und für eigene Rechnung abschließt.

Abgelehnt wird der von Staub geprägte Begriff des „teilweisen Selbsteintritts", da hier der Spediteur nur in gewissen engen Grenzen an der Beförderung beteiligt ist, und es an wesentlichen Begriffsmerkmalen des Selbsteintritts mangelt.

Ausgeschlossen ist der Selbsteintritt kraft positiver Bestimmung in den Fällen des § 413 H. G. B., bei der Aversionalfracht und der Sammelladungsspedition, da hier der Spediteur ausschließlich die Stellung eines Frachtführers einnimmt.

IV. Bei der Erörterung der Frage nach der rechtlichen Natur des Selbsteintrittes (§ 4 der Abhandlung) kommt der Verfasser nach Aufzählung und kritischer Beleuchtung der wichtigsten der zahlreich aufgestellten Theorien zu dem Ergebnis, daß der Selbsteintritt sich nur als eine besondere, den handelsrechtlichen Bedürfnissen entsprechende Art der Ausführung des Speditionsauftrages darstellt.

V. In dem anschließenden § 5 werden die Voraussetzungen des Selbsteintrittes behandelt. An und für sich ist der Selbsteintritt, abgesehen davon, daß überhaupt ein Speditionsauftrag vorliegen muß, und der Selbsteintritt nicht durch vertragliche Vereinbarungen ausgeschlossen sein darf, an keinerlei positive Voraussetzungen gebunden. Die in der Literatur weit verbreitete Ansicht, die den Selbsteintritt an das Vorhandensein von allgemein üblichen Frachtsätzen knüpfen will, wird nicht geteilt, sondern vielmehr die Auffassung vertreten, daß, wenn eine „gewöhnliche Fracht" nicht nachweisbar ist, die den Umständen nach angemessene an ihre Stelle tritt. Ein Verbot des Selbsteintrittes ist nicht in den Setzen eines Limitos hinsichtlich der

Höhe der mit dem Drittbeförderer zu vereinbarenden Fracht und nicht in der Übernahme der Delkrederehaftung durch den Spediteur zu erblicken.

Ausgeschlossen werden kann der Selbsteintritt nach der in der Abhandlung vertretenen Ansicht auch nach dem Abschluß des Speditionsvertrages, ohne daß in diesem einseitigen Verbot ein gänzlicher oder teilweiser Widerruf des Kommissionsvertrages zu erblicken ist.

Die Streitfrage, ob der Spediteur auch dann zum Selbsteintritt berechtigt ist, wenn ihm die Gelegenheit geboten wurde, zu einer geringeren als der gewöhnlichen Fracht den Transport bewerkstelligen zu lassen, wird in dem Sinne entschieden, daß auch in einem solchen Fall dem Spediteur das Selbsteintrittsrecht zugebilligt werden muß, da der Abschluß zu einer geringeren als der gewöhnlichen Fracht auf die besonderen kaufmännischen Fähigkeiten des Spediteurs zurückzuführen ist.

VI. Für die Ausübung des Selbsteintrittsrechtes, mit dem sich der § 6 der Abhandlung beschäftigt, werden folgende Sätze aufgestellt: Der Selbsteintritt erfolgt durch die Erklärung eintreten zu wollen. Eine allgemeine Benachrichtigungspflicht, die im Interesse des Versenders gefordert wird, wird unter analoger Anwendung der Vorschriften über das Kommissionsgeschäft aus § 384 Abs. 2 hergeleitet. Es bedarf jedoch nicht einer ausdrücklichen Erklärung, sondern es genügt eine stillschweigende. Als solche ist es z. B. anzusehen, wenn der Spediteur auch die Rechte eines Frachtführers in Anspruch nimmt, oder sich gegenüber dem Empfänger nach Vollendung des Transports als Frachtführer geriert. Ein Widerruf der dem Versender zugegangenen Selbsteintrittserklärung ist nicht möglich, da das Wahlrecht durch einmalige erfolgreiche Ausübung zum Erlöschen gebracht worden ist.

Der Ausübung des Selbsteintritts in der Weise, daß der Spediteur nur hinsichtlich eines Teils der gesamten Frachtstrecke eintritt, stehen keine Bedenken entgegen, wohl aber dem Selbsteintritt hinsichtlich eines Teils der zur Versendung gelangenden Güter, da denselben im Interesse des Versenders nur eine einheitliche Behandlung widerfahren kann.

VII. Wenn auch das Gesetz Bestimmungen über absolut zeitliche Grenzen für die Ausübung des Selbsteintrittsrechtes nicht enthält, so ergeben sich doch aus allgemeinen Erwägungen heraus relativ zeitliche Grenzen. Eine solche ist zunächst die Erstattung der Ausführungsanzeige, denn es ist begrifflich undenkbar, daß die Selbsteintrittserklärung der Ausführungsanzeige voraufgeht. Eine weitere zeitliche

Grenze bietet der tätsächlich erfolgte Abschluß mit einem Dritten für Rechnung des Versenders, da hierdurch der Speditionsauftrag seine Beendigung gefunden hat, und das Wahlrecht des Speditieurs untergegangen ist. Eine unbestimmt gehaltene Ausführungsanzeige stellt eine zeitliche Grenze für den Selbsteintritt nicht dar; dem Spediteur steht, weil aus ihr nicht die Art der Ausführung erhellt, das ihm kraft Gesetzes eingeräumte Wahlrecht auch weiterhin uneingeschränkt zu.

VIII. Die rechtlichen Folgen des Selbsteintrittes, die unter Berücksichtigung der geltenden Speditionsbedingungen in dem § 8 der Abhandlung zur Darstellung gebracht werden, ergeben sich aus § 412 Abs. 2. H. G. B. „er hat zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers". Letztere enstehen erst in dem Augenblick der Ankunft der Ausführungsanzeige beim Versender bezw. mit dem Beginn der Selbstbeförderung, der Selbsteintritt wirkt also nur ex nunc, nicht ex tunc.

Im weiteren Verlaufe dieses Abschnittes werden sodann die einzelnen Rechte und Pflichten des selbsteintretenden Spediteurs hervorgehoben, und zwar zur Förderung der Übersichtlichkeit werden die einzelnen rechtlichen Erscheinungen in der Reihenfolge behandelt, wie sie sich darbieten von dem Augenblicke der Übergabe des Gutes an bis zur Ablieferung desselben an den Empfänger. Es wird nach Aufzählung der einzelnen dem Spediteur obliegenden vorbereitenden Handlungen zunächst das Recht der verhältnismäßigen Enschädigung des § 428 Abs. 2, und die durch den Selbsteintritt erweiterte Haftpflicht des Speditieurs hervorgehoben, die je nach der in Frage stehenden Beförderungsart eine verschiedene gesetzliche Ausgestaltung erfahren hat. (vgl, §§ 429, 431, 456, 606 H. G, B. und § 58 des Binnenschiffahrtsgesetzes). Beide Arten der Haftung, die des Spediteurs und des Frachtführers, können ergänzend nebeneinander stehen, maßgebend für den Grad der Haftung ist ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Selbsteintritts die jeweilige Tätigkeit des Spediteurs. Hervorgehoben werden in diesem Zusammenhang die Bestimmungen über den vertragsmäßigen Ausschluß oder Beschränkung der Haftung in den Beförderungsbedingungen und in den Handelsgebräuchen der Spediteure Groß-Berlins, aus welchen hervorgeht, daß die Haftung in nicht zu billigender Weise ausgeschlossen oder beschränkt wird.

Nach Erwähnung der Pflichten des Spediteurs gegenüber dem Empfänger wird noch eines hervorragenden Rechts des Spediteurs und zwar des Pfandrechtes im Falle des Selbsteintrittes gedacht. Das

nach Maßgabe des § 410 H. G. B. erworbene Pfandrecht des Spediteurs besteht, da der Spediteur als letzter Frachtführer die Rechte seiner Vormänner, d. h. seine eigenen aus dem Speditionsvertrage hervorgegangenen Rechte auszuüben hat (§ 441 H. G. B.), solange fort, als ihm das auf Grund seiner Frachtführertätigkeit zustehende Pfandrecht nicht untergangen ist, also auch noch 3 Tage nach der Ablieferung an den Empfänger. Trotzdem das Gesetz bei der Regelung des Pfandrechtes des Spediteurs und des Frachtführers streng daran festhält, daß das Pfandrecht sich nur auf solche Forderungen erstreckt, die mit Rücksicht auf das concrete Gut eingegangen sind, suchen die Spediteure ein erweitertes Pfandrecht, wie es dem Kommissionär kraft Gesetzes zusteht, dadurch zu erreichen, daß sie eine dem § 397 H.G.B. entsprechende Bestimmung zum Bestandteil ihrer Geschäftsbedingungen machen. Für den Fall der Kollision der Rechte und Pflichten des Spediteurs mit denen des Frachtführers wird folgender Satz aufgestellt:

Der selbsteintretende Spediteur muß sich solcher Rechte entschlagen, die für den Versender Mühewaltungen irgend welcher Art mit sich bringen, und im Falle der normalen Ausführung der Spedition ihn nicht treffen würden.

IX. Im nachfolgenden Abschnitt, dem § 9 der Abhandlung, wird der Vergütungsanspruch des Spediteurs auf Fracht, Provision und Kosten behandelt. Die Fälligkeit der Provision, deren Höhe, abgesehen von vertraglicher Vereinbarung, regelmäßig in einem Prozentsatze vom Wertbetrage oder Preise des Geschäftsobjektes ausgedrückt wird, tritt in dem Zeitpunkte des Beginns der Ausführung des Transportes ein. Ist eine Delcrederehaftung vereinbart worden, so gebührt dem Spediteur auch im Falle des Selbsteintritts die Delcredereprovision für die tatsächlich bis zur Erledigung des Selbsteintrittes geleistete Garantie. Unter den „bei Speditionsgeschäften sonst regelmäßig vorkommenden Kosten“ sind die Auslagen und Verwendungen des § 410 H. G. B. und die Aufwendungen des § 396 Abs. 2 H. G. B. zu verstehen. Die Fälligkeit dieser „Kosten“, die der Spediteur auch dann zu fordern berechtigt ist, wenn sie ihm tatsächlich nicht erwachsen sind, tritt mit dem Zeitpunkt des Beginns der Selbstbeförderung ein.

Die „gewöhnliche Fracht“ stellt den Betrag dar, den der Versender bei unmittelbarer Versendung bezahlen müßte. Sie steht dem Spediteur auch dann zu, wenn er seinerseits einen unter der gewöhnlichen Fracht verbleibenden Betrag aufgewand hat Die Fälligkeit

dieses Anspruchs tritt erst in dem Zeitpunkt der Beendigung der Beförderuug des Gutes ein.

X. Der letzte Abschnitt hebt die zur Beendigung des Speditionsvertrages im Falle des Selbsteintrittes führenden Gründe hervor.

Als solche kommen in Frage:

a. Der Konkurs des Versenders (§ 23, K. O.), nicht der des Spediteurs, der dem Konkursverwalter nur ein Wahlrecht gemäß § 16, K. O. gewährt.

b. Unter Umständen der Tod des Spediteurs, ein Wechsel in der Person des Inhabers der Speditionsfirma wird in der Regel auch den Speditionsvertrag unberührt lassen.

c. Kündigung des Speditionsvertrages von Seiten des Versenders bis zur Ausführung des Speditionsauftrages.

Unter analoger Anwendung des § 405 Abs. 3, H. G. B. ist die Kündigung der Spedition von Seiten des Versenders dann als rechtzeitig anzusehen, wenn dieselbe dem Speditieur zugeht, bevor dieser die Ausführungsanzeige zur Absendung abgegeben hat. In einem derartigen Fall hat der Spediteur, der das Gut ohne Ausführung des Speditionsauftrages wieder herausgeben muß, evtl. einen Anspruch auf eine „Auslieferungs- oder Überweisungsprovision."

Ist der Widerruf oder die Kündigung des Speditionsauftrages bereits unzulässig geworden, so wird doch dadurch das Recht der Kündigung des durch den Selbsteintritt begründeten Frachtverhältnisses nicht berührt. (§ 649, B. G. B.)